روزنامه صبح ایران
VATANEMROOZ.IR
وطن امروز
شنبه ۲۵ دی ۱۳۹۵ ■ ۱۵ ربیع‌الثانی ۱۴۳۸ ■ ۱۴ ژانویه ۲۰۱۷ ■ سال نهم ■ شماره ۲۰۷۳ ■ ۱۶ صفحه ■ ۱۰۰۰ تومان
■ ۱۱۷۸ سال و ۳۷ روز گذشت
VATAN-E-EMROOZ ■ VoL.09 ■ No.2073 ■ Sat.Jan.14, 2017 ■ ISSN:2008-2886

رشد بی‌سابقه ۱۷۰ درصدی بدهی دولت یازدهم در ۴ سال

رکورد استقراض از بانک مرکزی شکسته شد

صفحه ۱۶



ترامپ در نخستین نشست خبری پس از پیروزی در انتخابات آمریکا:

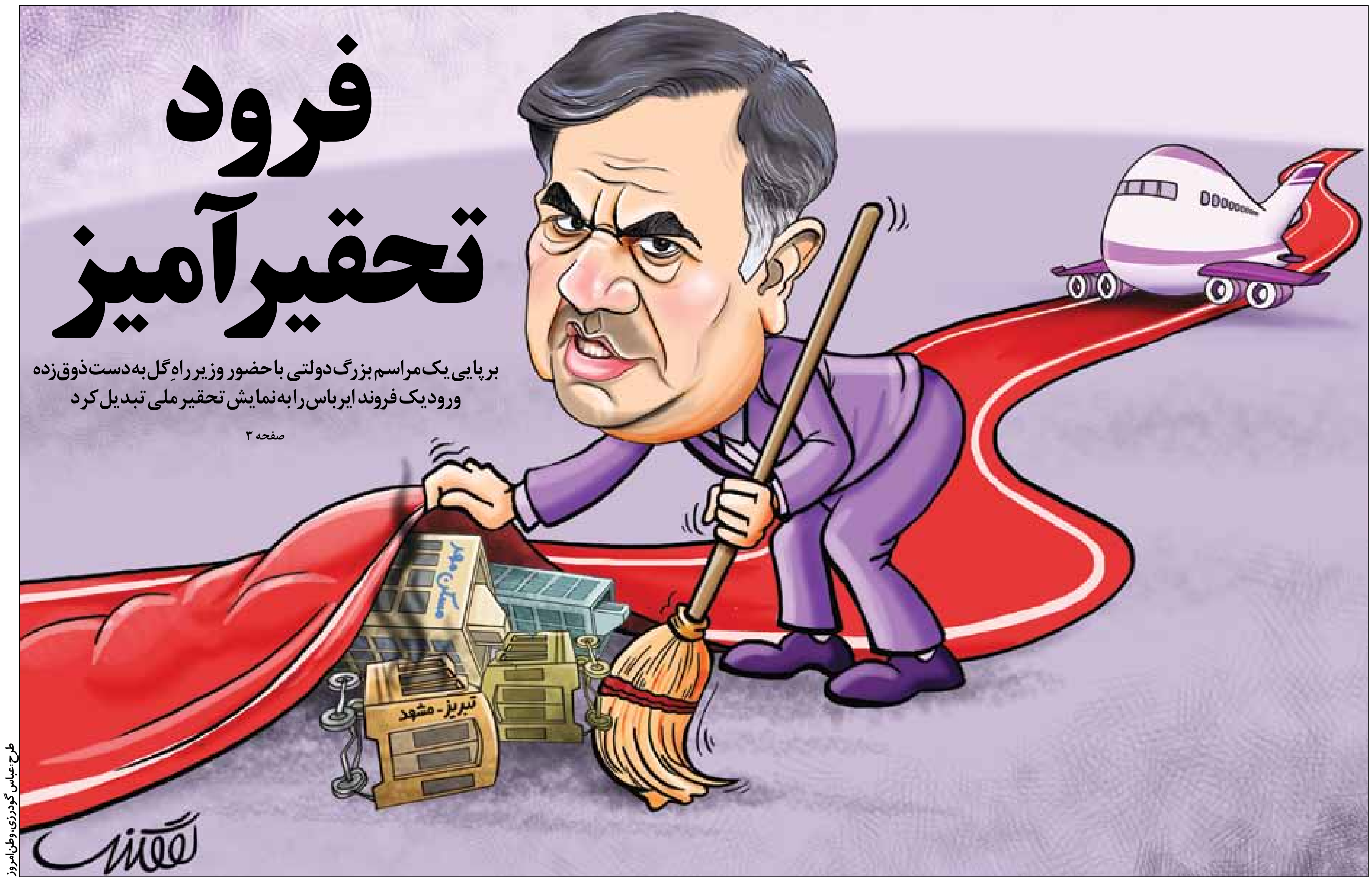
اوباما داعش را ساخت

صفحه ۱۵

فرود تحقیرآمیز

بر پایی یک مراسم بزرگ دولتی با حضور وزیر راهِ گِل به دست ذوق‌زده ورود یک فروند ایرباس را به نمایش تحقیر ملی تبدیل کرد

صفحه ۳



طرح عباس گودرزی، وطن‌امروز

تیترهای امروز

کمالوندی: در نشست اخیر کمیسیون مشترک برجام، آمریکایی‌ها قول دادند تحریم‌های ISA اثر نداشته باشد!

چه کرد عراقچی!

■ مذاکره‌کنندگان دولت اوباما قول دادند دولت ترامپ تحریم‌های ISA علیه ایران را اجرا نکند!



صفحه ۲

نخستین حاشیه برای جشنواره سی‌وپنجم با انصراف فیلم «ضدسعودی» شیخ طادی

قربانی ترس و محافظه‌کاری!

صفحه ۱۳

حمله اسرائیل به فرودگاه نظامی در دمشق

صفحه ۱۵

براساس اعلام شرکت کنترل کیفیت هوا

هوای تهران همچنان ناسالم است

صفحه ۴

نکته

رقیب در صحنه نیست!

■ حسین قدیانی ■

چهارمین روز خرداد ۹۲ یادداشتی در «وطن امروز» نوشتم با این عنوان که «رقیب در صحنه است» و ناظر بر این مهم، از اصولگرایان خواستم ضمن پرهیز جدی از تفرقه و اختلاف، در نهایت حتما بسنده کنند به یک نامزد، بلکه احتمال شکست را کمتر و احتمال برد را بیشتر کنند. آن یادداشت با اینکه انعکاس خوبی در خبرگزاری‌ها و سایت‌ها داشت لیکن خیلی به محل بحث تبدیل نشد! و مع‌الاسف خیلی جدی گرفته نشد! ۴ روز بعد اما در همان حال‌وهوا، متن دیگری نوشتم: «گفته بودیم رقیب در صحنه است» و در آن، اشاره کردم به فن بیان رقیب در مناظره و اینکه، لزوم حفظ وحدت، بیش از پیش احساس می‌شود. حتی این را هم کاملا روشن و شفاف نوشتم که اگر اصولگرایان با همین دست‌فرمان توأم با بگومگو حرکت کنند، پیش‌بینی من، شکست دوستان است! حرف حساب آن یادداشت، این بود که اگر «وحدت» همیشه «لازم» است، «لازم‌تر» یعنی چیزی در حد «واجب» هم می‌شود، وقتی که می‌بینی رقیب در صحنه است. شگفتا! متن ۸ خرداد ۹۲ مورد تمسخر و طعنه جماعتی از دوستان قرار گرفت که فلانی با دیدن ۴ تا حرف رقیب و یک کلید، ترسیده و از این حرف‌ها...خلاصه! انتخابات تمام شد و آن شد که دانی و دانم! ما اما از روی عبرت‌گیری و تنبه، ۲۶ خرداد ۹۲، همان متن ۸ خرداد را مجددا در «وطن‌امروز» بازنشر کردیم، بلکه لااقل در انتخابات‌های بعد، خیال نکنیم «بصیرت» یعنی «یک‌دندگی»! و «تکلیف» یعنی «منیت»! چیست اساسا انتخابات؟! الا محل مراجعه به رای مردم؟! آیا عاقلانه و منطقی است که تعریف انتخابات، فی‌الواقع مراجعه به آرای مردم باشد و ما اما، نه اعتنایی به نظرسنجی‌های متقن داشته باشیم، نه اعتنایی به آنچه احتمال شکست را کاهش و احتمال برد را افزایش می‌دهد؟! حتی به در صحنه بودن رقیب هم بی‌اعتنا باشیم؟! الغرض! انتخابات دیگری در راه است! و همان‌گونه که در تیتر سراسر طعنه این مختصر ملاحظه می‌کنید، این بار رقیب در صحنه نیست، بلکه اساسا رئیس‌جمهور است و مجری انتخابات! یعنی کیلومترها آن‌سوتر از در صحنه بودن! عاجزانه تمنایی دارم از دوستان اصولگرا! تا روز انتخابات لااقل، سیاست‌ورزی خود را بی‌توجه به این مهم، انجام ندهند که رقیب حاضر در صحنه دیروز، امروز فراتر از در صحنه بودن، رئیس‌جمهور است و مجری انتخابات!

ادامه در صفحه ۵

آش پشت پا فراموش نشود!

■ امیر استکی ■

نگاه

قبل از اینکه بخواهیم چیزی درباره ورود موفورالسرور حضرت ایرباس ۳۲۱ بگوییم باید عرض کنیم هیچ‌کس از نوسازی ناوگان هوایی کشور ناراحت نخواهد بود و این مایه مسرت و خوشحالی است که بالاخره یک دستاورد قابل عرضه از برجام به رؤیت خلق قهرمان ایران رسید و لااقل یک سیب یا گلابی از باغ برجام عمل آمد تا عریضه بیش از این خالی نماند. حالا رئیس بانک مرکزی هم می‌تواند در اظهارنظرش درباره نتایج برجام تجدید نظر کند و با اشاره به آسمان به همه بگوید حاصل برجام از «تقریبا هیچ» به «تقریبا این» تبدیل شده است و در آسمان ایرباس ۳۲۱ را به ملت نشان دهد.

اینکه خرید یک هواپیمای مسافری جدید و وارد کردن آن به کشور در عالم واقع چقدر اتفاق مهمی است را نمی‌شود با بررسی مورد این ایرباس جدیدا خریداری شده متوجه شد. بیشتر باید به رفتار دیگر کشورها در این زمینه نگاه کرد و تا آنجا که ما جست‌وجو کردیم نشانی از این همه بریزوبپاش و سروصدا و جشن‌وپایکوبی که در این مورد بخصوص در ایران انجام شد، ندیدیم. در نهایت یک خبر ویژه در کنار سایر اخبار بیشترین کاری است که بقیه در این رابطه می‌کنند. دیگر در جایی مراسم استقبال و جشن ورودی در کار نیست و اینکه در این مملکت اینگونه رفتارهایی در ورود این هواپیما به کشور انجام گرفته است بی‌شک دستمایه تمسخر و مضحکه ما ایرانیان در خارج از کشور خواهد شد. خاصه اگر به آنها بگوییم ما این هواپیما را هنوز کاملا نخریده‌ایم و در اصل اجاره به شرط تملیک است و بعد از چند سال اگر ملت سربه‌زیر و مطیعی باشیم و اگر دوباره تحریم نشویم و... آنوقت تازه صاحبش خواهیم شد. این نهایت افتضاح است که به دست آوردن امتیاز خرید هواپیمای مسافری آن هم بشرطها و شروطها، مهم‌ترین دستاورد قابل عرض دستگاه دیپلماسی کشور باشد؛ دستگاه دیپلماسی و دولتی که یک عدد برنامه هسته‌ای را برای حصول به این تقریبا هیچ سر بریده و حالا همه توش و توان و عرضه‌اش را خلاصه کرده است در سردست گرفتن به دست آوردن امتیاز خرید هواپیمای مسافری. چند روز پیش بود که در بحبوحه داغ شدن دوباره بازار دلار و حرکتش به سمت مرزهای ۴ هزار تومان، جناب سیف رئیس محترم بانک مرکزی در مصاحبه‌ای گفتند تا وقتی تسویه معاملات ارزی به بانک‌ها برنگردد و کماکان در صرافی‌ها انجام شود، نمی‌شود بازار ارز را به شکل مناسبی مدیریت کرد. ملاحظه می‌کنید که این یعنی همان تقریبا هیچ سابق ولی در لفافه بیشتر و تاییدی دوباره است بر اینکه تحریم‌های مالی به‌رغم برداشته شدن یکسری از تحریم‌های لجستیکی هنوز به قوت خود باقی است و اگر هم اسماً برداشته شده، رسماً در حال کار و تاثیرگذاری است و شما خود حق بدهید که چه علی خواجه چه خواجه علی! در این وانفسای به دست آوردن تقریبا هیچ، حق بدهید که وارد شدن یک عدد هواپیمای حتی مشکوک به مرجوعی بودن هم، در نوع خود نوعی حماسه است و باید اشک شوق ریخت و با گریبان چاک چاک از شدت خوشحالی به پیشواز رفت و هزار جور مراسم برای قدوم مبارکش ترتیب داد.

واقعا اگر قرار بود تحقیر ملت ایران در عرصه جهانی صورت بگیرد چه تصویری بهتر از اینکه همه مسؤولان کشور را به خط کنیم و یکی یک شاخه گل سرخ به دست‌شان دهیم و تصویر را زوم کنیم روی اشک شوقی که از زیارت ورود هواپیمای ایرباس در چشمان‌شان حلقه زده است؟! ملتی که عزت نفس خود را برای بسیاری چیزها فراتر از این حفظ کرد باید شرمنده جهانیان شود که مسؤولانش آنقدر نابخردانه در برابر ورود یک هواپیما عمل می‌کنند که ایرانیان را در جهان جز به عقب‌ماندگی و نداری جور دیگری نشان نمی‌دهد!

حالا اینجا نمی‌خواهیم خیلی هم از اینکه چقدر در وضعیت حمل‌ونقل کشور هواپیما اولویت داشت صحبت کنیم که اساسا آیا سهم کمتر از ۲ درصدی ناوگان هوایی در حمل‌ونقل ایرانیان در برابر سهم ۹۸درصدی حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی نباید برای مدبران بی‌تدبیر این گزینه را جایگزین می‌کرد که همه تلاش‌شان را صرف طبقه خاص لوکس‌نشین هوایی نکنند تا ما شاهد امثال حادثه دلخراش قطار تبریز و بیش از ۲۰هزار کشته جاده‌ای نباشیم و این اولویت‌نسنجی وزارت راه و شهرسازی کار را به جایی نرساند که همه ناراحت از وضعیت این وزارتخانه باشند؟!

روزهای زیادی به انتخابات ریاست‌جمهوری نمانده است و دولت محترم طبعا مهم‌ترین دغدغه‌اش فراهم کردن شرایط مناسب برای به دست آوردن رای مجدد مردم است و از آنجا که بسیاری از وعده‌هایی را که به مردم داده بود به نحو قابل عرضی محقق نشده‌اند و از طرف دیگر به اذعان همه، اقتصاد کشور در یک شرایط رکود بی‌سابقه به سر می‌برد و فشار درآمد و اشتغال هر روز بر مردم بیشتر می‌شود، این طبیعی خواهد بود که هر روز شاهد این نوع حماسه‌نمایی‌های اقتصادی و سیاسی جدیدی از دولت محترم باشیم.

ادامه در صفحه ۵

پرواز اشتغال!

■ دکتر محمدرضا مهدیاراسماعیلی ■

یادداشت امروز

تا قبل از اینکه مدیرعامل ایرباس در مراسم تحویل نخستین هواپیمای پسابرجامی به رسانه‌ها نگفته بود «قرارداد خرید ایران از ایرباس یک قرارداد بزرگ تاریخی است» دوست نداشتم اعتراف کنم این قرارداد بیش از اینکه برای ایران جذاب باشد برای اروپا جذاب است.

خرید هواپیما برای ناوگان هوایی همه کشورها کاری مفید است اما اینکه وزارتخانه‌ای به عظمت وزارت راه‌وشهرسازی که تولیت توسعه راه‌های شوسه، ریلی، هوایی و مسؤولیت شهرسازی را برعهده دارد، طی ۳ سال و نیم از گذشت عمر مدیریت اخیر خود تنها دستاورد مهمش خرید هواپیما باشد، محل نقد و نظر جدی است. وزارت راه‌وشهرسازی به حسب وظایف خود عهده‌دار بخش بسیار قابل توجهی از بودجه عمرانی کشور است و عملکرد این وزارتخانه در مدیریت بودجه‌های عمرانی نمونه نسبتا کاملی از نهاد بزرگ‌تر خود یعنی «دولت» است.

القای نسیم خوش تحول و نمایش دلالت‌هایی از توسعه آتی، مهم‌ترین حسی است که طبقه متوسط جامعه با دیدن تصاویر آمدن نخستین ایرباس خریداری شده به آن می‌رسند. اینکه احساس کنیم گویی خبری دارد می‌شود و به زبان عامیانه «انگار دارند یک کارهایی می‌کنند!» مهم‌ترین پیامد مد نظر برگزارکنندگان «جشن بزرگ آمدن یک هواپیما» است.

اینکه چرا دولت اعلام می‌کند مایل است ۵۰ میلیارد دلار در حوزه خرید هواپیما سرمایه‌گذاری کند و با وجود راکد ماندن هزاران میلیارد تومان سرمایه در قالب طرح نیمه‌رها شده مسکن‌مهر، حاضر نیست به سمت انجام طرح‌های عمرانی دیگر حرکت کند، ۳ دلیل دارد و یک پیامد که این یادداشت بنا دارد این ۴ مساله را روشن کند.

۱- اگرچه در مجامع عمومی توجه به خرید هواپیما را تا حد غیرمتعارفی به نیاز ایران به تجهیز و نوسازی ناوگان هوایی ربط می‌دهند اما حقیقت آن است که فراتر از هر نیاز یا ضرورتی، این دفتر کنترل دارایی‌های خارجی آمریکا (اوفک)[1] است که برای ما تعیین کرده است اموال‌مان را کجا می‌توانیم هزینه کنیم. اگرچه جذابیت خرید هواپیما نزد مذاکره‌کنندگان ما در برجام نقش مهمی در اینکه اوفک اموال ما را به سمت خرید هواپیما هدایت کرده است دارد اما نباید فراموش کنیم عجالتاً تصمیم خرید هواپیما مساله‌ای نیست که مطابق برنامه‌ریزی قبلی کشور با تکیه بر برنامه‌های توسعه ششم یا حتی پنجم کشور اخذ شده باشد و مطالعات کارشناسی کافی نسبت به ابعاد آن انجام گرفته باشد. لازم به تاکید است ما جز برنامه‌های توسعه ۵ ساله کشور سند بلندمدت عمرانی دیگری در کشور نداریم که مورد اتفاق قوای کشور باشد لذا تصمیم وزارت راه‌وشهرسازی که یک شبه از چشم‌انداز این وزارتخانه برای تبدیل ایران به هاب هوایی منطقه رونمایی می‌کند در عمق خطاست و هیچ مستند علمی قابل دفاعی ندارد.

۲- اینکه دولت محترم نسبت به این تصمیم اوفک تن در داده، جدا از اینکه چاره دیگری احتمالا نداشته، تا حد زیادی به دلیل برد تبلیغاتی خرید هواپیما در میان اقشار جامعه است. این را می‌توان از پوسترهای تبلیغاتی عجیب و غریبی که طی چند روز گذشته توسط پایگاه اطلاع‌رسانی دولت درباره خرید این هواپیما منتشر شده است، دریافت! پوسترهایی که با آب و تاب فراوان از طول بدنه این هواپیمای تازه خریداری شده گرفته تا حداکثر سرعت آن را به عنوان دستاورد برجام به تصویر کشیده است!

۳- دولت یازدهم نسبت به دولت‌های دیگر در این مقطع زمانی ۲ ضعف دارد که آگاهی از آن دو، پرده از علت تمایل به خرید هواپیما در این مقطع بر می‌دارد. یکی از این ضعف‌ها عَرَضی و دیگری ذاتی است. ضعف عرضی امروز دولت آن است که فرصت‌های خود برای فعالیت‌های عمرانی پرزحمت و زمان‌بر را سوزانده است و اکنون طی چند ماه باقیمانده تا پایان عمر خود فرصت فعالیت‌های «کاربر»[2] و زمان‌بر را ندارد و ترجیح می‌دهد با تمرکز روی فعالیت‌های «سرمایه‌بر»[3] و زودبازده گزارش عملکردی سریع برای خود دست و پا کند.

در توضیحی مختصر برای این دو اصطلاح علمی اخیر لازم است روشن کنم علم اقتصاد، کالاها و خدمات نهایی را که در جامعه قابل عرضه هست نسبت به سهم هر یک از دو عامل اصلی تولید- یعنی کارگر و سرمایه- به ۲ گروه «کاربر» و «سرمایه‌بر» تقسیم می‌کند. فعالیت‌هایی که در محصول نهایی خود بیش از سرمایه از عامل کارگر استفاده می‌کنند در گروه کاربر و فعالیت‌هایی که در محصول نهایی خود بیش از کارگر از سرمایه استفاده می‌کنند در گروه سرمایه‌بر قرار می‌گیرند. در وزارت راه‌وشهرسازی، توسعه راه‌های شوسه و پس از آن ریلی از بیشترین ضریب نیاز به کارگر نسبت به توسعه راه‌های هوایی برخوردار است. در مقابل، تجهیز ناوگان هوایی بسیار بیش از آنکه نیاز به کارگر داشته باشد نیاز به سرمایه دارد و از این رو در گروه سرمایه‌برها «برای ایران» طبقه‌بندی می‌شود. توجه کنید من بر «ایران» تاکید کردم، زیرا این موضوع برای کشور صادرکننده هواپیما دقیقا عکس کشور ما است. ذات ساختن هواپیما در کشور سازنده، صنایع بسیاری را درگیر می‌کند و به کلی با ماجرای ایران مصرف‌کننده که یکباره محصول نهایی را می‌خرد و در نهایت حین استفاده از هواپیما چند نفری را بابت تعمیر، نگهداری، میهمانداری، کترینگ و امثال به کار می‌گیرد، بسیار متفاوت است. تعداد نیروی کاری که به ازای هر فروند هواپیمای ۵۰۰ میلیارد تومانی در مشاغل مربوط به کار گرفته می‌شوند از حیث نسبت با اصل سرمایه به هیچ عنوان با اشتغالزایی مسکن یا توسعه خطوط حمل‌ونقل زمینی در ایران قابل مقایسه نیست. اکنون با روشن شدن ابعاد پس ماجرا مهم‌ترین پیامد این شیوه مدیریتی و این روش خرج کردن سرمایه آشکار می‌شود. مدیریتی که در آن تمایل به پرداختن فعالیت‌های کاربر وجود ندارد، در بلندمدت «اشتغال‌کُش» است.

ما کشوری نیستیم که اجازه داشته باشیم اندک سرمایه‌ای را که با مصائب بسیار از محل فروش نفت و عبور دادن از هزار سد تحریم به دست آورده‌ایم اینگونه سخاوتمندانه در صنایعی صرف کنیم که سرمایه‌بر هستند. ایران ما که طی سال ۹۴ نرخ بیکاری ۱۱ درصدی داشته و این نرخ با خوشبینانه‌ترین تخمین‌ها تا پایان سال ۹۵ قریب به ۲ درصد رشد خواهد داشت، مجاز نیست اندک سرمایه خود را صرف خرید کالایی بسیار اشتغالزا برای اروپا کرده و خود به گرفتن عکس یادگاری با نماد اشتغال کارگران اروپایی بسنده کند. اگر دغدغه ما توسعه خطوط ارتباطی و راهی ایران است، باید بپذیریم که اگرچه ما در ناوگان هوایی ضعف داریم و بهسازی آن کار ناشایستی نیست اما کمبودهای ما در خطوط زمینی کم از آسمانی ندارد و پرداختن به آن فوایدی بسیار گسترده‌تر و ضروری‌تر از خرید هواپیماهای قاره‌پیمای پهن‌پیکر دارد.

این خطای مطلق است که فکر کنیم حال که به دلیل کمبود بودجه طی سال‌های گذشته، بودجه‌های عمرانی کشور را تقریبا صفر کرده‌ایم و هرچه را درآورده‌ایم تقریبا فقط صرف هزینه‌های جاری کشور کرده‌ایم، در این چند ماه آخر می‌توان با خرید چند هواپیما جبران مافات و عقب‌افتادگی‌ها را برطرف کرد. اینجاست که باید دولت محترم را بار دیگر به ادبیات اثبات شده اقتصاد ارجاع بدهیم:

برادران! توسعه کلید «شورت‌کات» ندارد! الان برای کارهای بنیادی دیر است. این راه مسیر میانبر ندارد! فکر دیگری کنید!

پی‌نوشت

۱- OFAC: Office of Foreign Assets Control
۲- Labor Intensive
۳- Capital Intensive